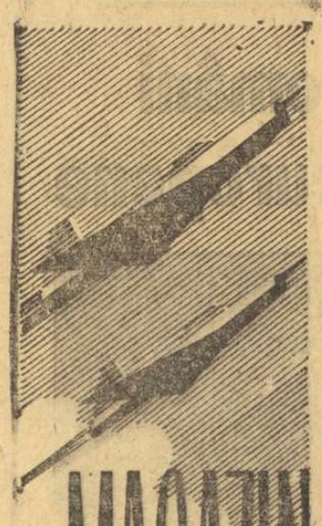

Primele recorduri mondiale de zbor ale aviatorilor români

Aviația românească a fost ridicată pe culmile gloriei mondiale, atît prin realizările unor genialí constructori, cît și prin performanțe de zbor cu totul deosebite, stabilite de-a lungul anilor de piloți celebri și înscrise în cartea de aur a celui mai înalt for aviatic: Federația Aeronautică Internațională. Primele recorduri mondiale de zbor românești datează încă din anul 1932, din epoca marilor raiduri aeronautice.

La 2 iulie, în zorii zilei, de pe aerodromul de la Băneasa decola o mică avioneță de tip Klem-Daimler de 20 CP, avînd la bord pe pilotul ing. Ion Cociașu și coechipier pe aviatorul Gheorghe Grozea. Rulajul a fost lung și avionul abia s-a desprins de sol, sub greutatea marii încărcături de combustibil pe care o avea la bord. Ing. Cociașu încerca stabilirea unui record de zbor de durată. Au urmat zeci de ture în circuit închis, pe un timp destul de neprielnic, cu multe situații cînd aterizarea părea de neevitat. Dar abilul pilot Cociașu — realizatorul de mai tîrziu al raidului București — Bombay — a știut să le învingă și a revenit la bază după... 8 ore, 17 minute și 42 secunde. Performanța depășea cu aproape 45 minute vechiul record mondial, deținut pînă atunci de echipajul francez Reginensi și De Viscaya.

Tot în același an, alt echipaj românesc a stabilit o performanță de asemenea senzațională. Căpitanul Mihai Pantazi și același Gheorghe Grozea au efectuat la 20 octombrie, pe lacul hidroscalei de la Siutghiol (Mamaia), un zbor de durată cu circuit închis de 12 ore, 2 minute, 5 secunde, în categoria hidroavioanelor ușoare. Zborul, plin de peripeții, a fost efectuat pe un avion... terestru, un Messerschmidt-35, căruia i-au fost adaptate flotoare, după proiectele celor doi zburători.

Ambele performanțe, de valoare excepțională pe acea vreme, au fost omologate în același an de către F.A.I. ca recorduri mondiale și n-au mai fost doborîte pentru că Comisia sportivă a F.A.I. a scos din competiție aceste categorii, astfel că România e ultima deținătoare a recordurilor în specialitate.

Mihai Pantazi — admirabilul instructor de zbor, șef de pilotaj la Școala de aviație sportivă ARPA și performer de valoare internațională, a pierit în 1937, într-un zbor de încercare a unui avion multiloc, în Polonia, la uzina constructoare, iar Gheorghe Grozea și-a pierdut viața la postul de comandă al unui avion al flotei de transport, în percuție, din cauza ceții, cu un vîrf al munților Tatra, în cursa București — Praga.

Supraviețuitorul primului record mondial românesc, Ionel Cociașu, este inginer în industria noastră chimică.

V. TONCEANU

Ing. Ionel Cociașu (stînga) și Gheorghe Grozea, în fața avionetei cu care au stabilit recordul

Încă 2 aviatori sportivi au dobîndit diploma „Paul Tissandier"

La Federația Aeronautică Română a fost primită o comunicare a F.A.I. prin care se face cunoscut că forul aviatic internațional, la care este afiliată și țara noastră, a confirmat propunerea de a se acorda diploma internațională „Paul Tissandier" pe anul 1968 piloților români Gheorghe Zavate și Gheorghe Georgescu. Înaltele distincții vor fi decernate în cadrul Conferinței generale a F.A.I. care va avea loc în luna iulie, anul acesta, la Helsinki. Cu acestea, numărul diplomelor „Paul Tissandier" deținute de aviația românească se ridică la 16. Printre cei distinși pot fi citați oameni de știință ca acad. Elie Carafoli, constructori de avioane și planoare ca ing. Radu Manicatide și Iosif Șilimon, piloți de zbor cu motor și fără motor, parașutiști.

Diploma care poartă numele unuia dintre pionierii aviației mondiale, secretar general al Federației Aeronautice Internaționale între anii 1905 și 1945, este decernată unor personalități de notorietate în aeronautică, aviatori care prin activitatea și performanțele stabilite au contribuit la progresul acestor sporturi. În precedentele Conferințe generale F.A.I., în rapoartele susținute de președinte, au fost citați și aviatori români ca Petre Istrate, secretar general al F.A.R., Constantin Manolache și Ștefan Calotă; maeștri emeriți ai sportului la zborul cu motor Bănică Enciulescu, ing. Mircea Finescu, maestru emerit al sportului la planorism, Gheorghe Iancu, maestru emerit al sportului, recordman mondial absolut la parașutism și alții. La conferința de la Helsinki vor fi, așadar, citați încă doi aviatori români: Gheorghe Zavate, instructor de zbor cu motor și Gheorghe Georgescu, instructor de zbor fără motor, din cadrele Federației Române de Aviație.

Un precursor român al zborului de noapte...

Într-un timp cînd zborul în sine era un act rar, în inceputurile aviației mondiale, un român a realizat pe cerul patriei sale un zbor de noapte.

Era un aviator sportiv, apoi pilot de război și instructor aviatic, dublat de calitățile sale de om integru și de sportiv ajuns în lotul olimpic.

Redăm aici un fragment dintr-un episod necunoscut din istoricul aripilor românești. Răsfoind numeroasele însemnări, pe care aviatorul Mihail Savu le-a lăsat, am dat peste o filă de carnet cu următoarele:

„În toamna lui 1915 George Valentin Bibescu, conducătorul Ligii Aeriene, m-a solicitat pentru a executa un zbor de noapte pe deasupra Bucureștiului, spre a observa camuflajul orașului. Am executat acest zbor pe un avion «Voisin» metalic, avîndu-l ca navigator pe sublocotenentul Teodor Panas. Acesta îmi lumina cu lanterna singurul aparat de bord pe care îl aveam: altimetrul. Am decolat de la Băneasa la lumina unor focuri de benzină special aprinse și după ce am făcut un tur pe deasupra orașului cufundat în întuneric, am aterizat la Cotroceni, la lumina farurilor automobilului lui Bibescu. Pe aerodrom ne așteptau un mare număr de piloți militari și civili. După ce am raportat ce văzusem în timpul zborului, am decolat din nou, am trecut peste București și am aterizat la Băneasa în lumina acelorași focuri de benzină".

Se pare că acesta a fost primul zbor de noapte executat în aviația românească.

Astăzi, cînd aeronavele flotei noastre sînt incluse cu decolări și aterizări în orarul curent al zborurilor de noapte și cînd instalațiile de protecție a navigației, realizate la cel mai evoluat nivel tehnic, dotează aerodromurile și cîmpurile românești de aviație, cînd farurile aeroporturilor clipesc din depărtări navigatorilor, indicîndu-le drumul, iar balizele roșietice le protejează calea, zborul de noapte al pionierului Mihail Savu primește accente de legendă, bornă de început pe căile spre marile progrese din zilele noastre.

Paraschiva SAVU

Fotocopia brevetului de pilot obținut de Mihail Savu, ucenic al lui Blériot, la Pau (Franța) în 1914.

REFLECȚII

● *Icar a fost un mare ghinionist! În primul rînd, s-a născut cu cîteva mii de ani prea devreme.*

● *Aviatorii au probabil ceva din instinctul păsărilor. Eu amețesc numai cît privesc în jos de pe terasa mea de la etajul opt.*

● *Looping! Bărbați în toată firea și fac tumbe!*

Barbu ALEXANDRU

DIAMANTE LA INSIGNA DE AUR a planoriștilor români

Elementele de ierarhizare a valorilor în planorismul de performanță sînt distincțiile acordate de Federația Aeronautică Internațională piloților care realizează o anumită gamă de baremuri fixate, adevărate examene de măiestrie sportivă. Zborurile de mari distanțe cu planorul, la mare înălțime sau de durată, înseamnă insigne de argint și de aur, iar performanțele excepționale diamante pe aceste insigne. Numărul acestor „trofee" cîștigate de sportivii români în ultima vreme vorbește mai convingător decît ar putea-o face cuvintele despre dezvoltarea pe care planorismul a cunoscut-o în cei 25 de ani de la eliberarea patriei.

Ing. Mircea Finescu

Nicolae Mihăiță, maestru al sportului

Pe solul unor înaripate tradiții au crescut talente noi, afirmate în competiții internaționale de mare prestigiu. Peste 200 de planoriști sînt azi posesori ai însignei de argint, iar un număr de 22 și-au înscris numele în cartea de onoare a F.A.I., ca purtători ai însignelor de aur.

În anul 1954 pilotul Mircea Finescu realiza primul zbor cu țel fix de 305 km, cîștigînd întîiul nostru diamant pentru planorism. Tot atunci, participînd la un concurs internațional de zbor în Polonia, el a realizat și prima distanță liberă de 500 km, cîștigînd un al doilea diamant. Inginerul Mircea Finescu, maestru emerit al sportului, este deținătorul celei mai înalte distincții pentru acest sport, însigna de aur cu trei diamante, al treilea cîștigîndu-l prin realizarea unui record de înălțime în curenți de undă de 6 180 m (în 1963).

Ultimii ani au cunoscut un adevărat asalt al marilor performanțe, alimentat de o înzestrare tehnică modernă, de condițiile practicării unui sport de înaltă calitate. Din plutonul sportivilor fruntași fac parte nume binecunoscute în lumea planoriștilor. Maestrul sportului Nicolae Mihăiță este cel de-al doilea pilot purtător al insignei de aur cu trei diamante. Cele trei performanțe care i-au adus acest titlu sînt: 300 km zbor cu țel fix, 500 km zbor de distanță liberă și peste 5 000 m zbor de înălțime. Îl urmează în competiție piloții Viorel Cismaș, Titi Enăchescu, Emil Iliescu, Petre Zenovei, pe ale căror insigne de aur strălucesc cîte două pietre prețioase. Aviația noastră sportivă este deținătoare a 25 de diamante, cifră cu care puține cluburi naționale de planorism se pot mîndri. Acum, cînd aviatorii sportivi țintesc noi performanțe pentru a le închina celui de-al X-lea Congres al partidului nostru și celei de-a 25-a aniversări a eliberării patriei, aceste distincții capătă o și mai puternică strălucire.

V. MUREȘ

Duminicile unui nesportiv

Aeromodelism

Am făcut multe drumuri cu avionul și am admirat de multe ori, de pe sol, grațioasa siluetă a păsărilor artificiale create de om pentru a învinge legile gravitației și spre a cuceri văzduhul. Nu m-am gîndit decît tîrziu la toți aceia care, din joacă și din pasiune, imaginează, calculează, construiesc, în miniatură, unealta minunată denumită cu un termen mai vechi și stins din uzul cotidian aeroplan. M-am gîndit tîrziu la ei, fiindcă tîrziu am avut prilejul să aflu cît de largă este preocuparea de aeromodelism aiurea și în țara noastră. De la cercurile de pionieri, care meșteșugăresc machete de aparate zburătoare, pînă la constructorii adevărați de avioane, fantezia și iscusința a multe mii de tineri amatori și de mai puțini tineri profesioniști sînt consacrate simplificării și perfecționării avioanelor. Pentru ei și din ei a fost făurită, la noi, asociația de aero și navomodeliști, un organism ce conferă statut social unei patimi frumoase și nobile, pe care o alimentează cel mai pur dintre combustibile: azurul ceresc! Mulți dintre cei ce sînt membri ai acestei asociații au ajuns piloți, ingineri, mecanici, recordmeni și campioni internaționali, cultivatorii unuia dintre cele mai temerare sporturi.

Pentru că, dincolo de aplicațiile utile pentru civilizație ale zborului, el rămîne și un sport, presupunînd o sportivitate bine antrenată. Un sport, care se îmbină cu simțul intens al poeziei, dacă este să-l credem pe Antoine de Saint-Exupery. În ce mă privește, îl cred fără umbră de îndoială, după ce i-am citit paginile de neuitat despre Mermoz, despre zborurile de noapte eroice, care au deztelenit drumul primelor curse poștale pe întuneric prin jungla văzduhului. Saint-Exupery a fost și el un aeromodelist, chiar dacă n-a migălit la masă, peste planșele și machetele unui atelier. Dar mintea lui activă plăsmuia neîncetat, în timpul zborurilor, calcula, cîntărea, visa formele cele mai mlădioase, mai adecvate avioanelor. A căzut din tării, în ultima zi a ultimului război, visînd la avioanele perfecte și la omul perfect, care folosește invențiile sale nu spre a stîrpi viața și frumusețea, ci spre a o îmbogăți și înfrumuseța.

Frumusețea, iată un ideal și al aeromodeliștilor tineri, pe care i-am cunoscut, în ocazii diferite, captivați de munca lor. Am văzut linii fine și grațioase ieșind din închipuirea, din socotelile și agilitatea mîinilor lor, am văzut cum matematica se combină cu fizica și estetica, pentru a prinde formă, la scară redusă, în cercurile aeromodeliștilor, împlinind, după milenii, visul lui Icar și Dedal. Unul dintre pionierii acestei preocupări din țara noastră, Ion Bobocel, a fost investit cu calitatea de secretar general al federației de care aminteam, la Băncasa există o bază de aero-navomodeliști, cu ateliere și nuclee de concepție, aidoma cu o bază experimentală, pentru ca la Tîrgoviște să funcționeze chiar un rachetodrom!

Iată, atîtea și atîtea puncte unde se desfac primele aripi, întîi pe sol, mai tîrziu pentru plutirea în cobaltul imaculat al altitudinilor. E o îndeletnicire demnă de tradițiile unei țări care a dat lumii, după Traian Vuia și Aurel Vlaicu, zburători și constructori de avioane temerari, urmați de o admirabilă pleiadă de piloți mereu mai numeroși, mereu mai bine pregătiți pentru competiția cu zvîcnetul de săgeată al ciocîrliei spre soare.

George SBÂRCEA

FILE DE ISTORIE

Smaranda Brăescu, întîiul record mondial al României

Cele 21 minute și 25 secunde ale parașutistei

La 2 octombrie 1931, trei avioane aparținînd aviației militare au decolat de pe aerodromul de la Pipera cu echipajele: pilot lt. Alex. Papană — navigator Smaranda Brăescu; pilot Ioan Govella — navigator lt. Iordănescu (comisar sportiv al Aeroclubului României); pilot cpt. Cosma — navigator medic cpt. dr. Victor Emanuel.

Pe o rază de circa 100 km, cele trei avioane s-au rotit mai bine de o oră, oamenii de la bord prinzînd în privirile lor Bucureștiul deopotrivă cu Dînărea și bălțile Galațiului și ale Brăilei.

De la o anumită înălțime, primul avion s-a desprins de cele însoțitoare și a luat, pieptiș și voinicește, înălțime tot mai mare.

Sus, mereu mai sus, mai cutezător, deși nici pilotul și nici fragila lui navigatoare n-aveau butelii cu oxigen care să-i ajute să înfrunte lupta cu deficiențele de respirație, inerente de la 5 000 de metri în sus, unde presiunea atmosferică începe să fie pe jumătate cît la sol.

Cînd altimetrul a indicat 6 000 de metri, navigatoarea a sărit în neant.

Dar poate că ar fi mai emoționant să-l lăsăm chiar pe pilot, singurul privitor al episodului, care nu era altul decît consacratul polisportiv și zburător de performanță Alex. Papană, să ne povestească el însuși, cum consemnau ziarele vremii:

„...Imediat ce-am ajuns la 6 000 m înălțime, domnișoara Smaranda Brăescu se ridică în picioare, se suie pe scaunul pe care stătea și trece cu unul din picioare peste carlingă.

Mă uit un moment înainte și-apoi mă întorc din nou pentru a-i face semn să sară. Constat însă că a dispărut. Totul s-a petrecut atît de repede încît mi-era frică să nu se fi întîmplat ceva anormal.

Fac un viraj vertical și văd sub mine cum se deschide parașuta. Nu a căzut nici douăzeci de metri și aparatul a funcționat.

Și în timp ce imensa umbrelă legănă o fată în care bătea voinicește o strașnică inimă românească, sus, vrînd să încep să mă rotesc în jurul ei, am trecut eu prin cîteva momente neplăcute.

După executarea virajului, caut să redresez avionul, dar comenzile nu răspund. Erau ca și înțepenite. Avionul meu se angajase într-un fel de vrie și tocmai pe deasupra parașutei. Eram în primejdie să mă prăbușesc și să tîrăsc, în drumul meu vertiginos, și pe domnișoara Smaranda Brăescu, care începuse să scrie fragmente dintr-un record mondial, dintr-o mare reușită a României.

Examinez avionul. Cînd, ce să vezi? Privind spre coada avionului, constat că sacul parașutei cu care sărise domnișoara Brăescu, smuls de vînt, se prinsese între cîrma de direcție și înălțime. Execut atunci o vrie și mai strînsă și ajutat de șansă fac ca vîntul să smulgă sacul, după care am redresat avionul, continuînd să rotesc continuu în jurul parașutistei, care mă umplea de bucurie, pentru a-i da asigurarea că nu e totuși singură...

După 21 de minute și 25 de secunde, domnișoara Smaranda Brăescu atinsese pămîntul, într-o porumbiște din Bărăgan, lîngă gara Sărățuica, purtată de vînt la circa 10 kilometri de locul de unde sărise.

Întîiul record mondial românesc, legat de înălțimile cerului, primul mare record sportiv al României devenise o certitudine"

Parașutista Smaranda Brăescu și pilotul Alex. Papană, fotografiați înainte de decolare, la 2 octombrie 1931, surîzători și siguri că întîiul record mondial de parașutism va deveni peste puțin timp o realitate românească mult visată.

Șapte luni mai tîrziu, domnișoara Smaranda Brăescu bătea propriul ei record mondial printr-o performanță care avea să constituie, prin saltul de la 7 233 m, efectuat la baza aeriană de la Sacramento (California-S.U.A.), recordul absolut al epocii (femei-bărbați) în salturile de la înălțime cu parașuta.

★

De atunci, timpul n-a stat în loc pentru tineretul aviației noastre sportive.

Condițiile create sportului românesc în ultimul pătrar de veac au făcut din aviație un sport accesibil maselor și au deschis României drumul spre consacrări mondiale și în parașutism.

Alte codane și alți flăcăi din orașele și din satele patriei noastre cunosc acum voluptatea zborului, a saltului cu parașuta, a făuririi de modele zburătoare miniaturale.

Pe pieptul unora a înflorit însigna de maestru emerit al sportului și de maestru al sportului, după cum unii performeri români dețin diploma de înaltă valoare internațională **„Paul Tissandier"**, atribuită de Federația Aeronautică Internațională, alături de marii corifei ai aviației internaționale.

Angela Năstase, Elisabeta Popescu-Călin, Elena Băcăoanu, Elisabeta Minculescu, Gheorghe Iancu, T. Tănăsescu, Ștefan Badioc, Ion Roșu sînt printre foștii deținători de recorduri mondiale în parașutism, în ultimul deceniu și jumătate, anii de progres ai României socialiste.

Și Gheorghe Iancu, cu o superbă performanță, a realizat la 31 mai 1961, pe aerodromul Strejnic-Ploiești, recordul lumii la saltul absolut, de la 1 000 m înălțime, cu deschidere întîrziată și aterizare la punct fix, record mondial absolut și definitiv, care păstrează României și palmaresului internațional al F.A.I. un caracter de record perpetuu.

Și poate că s-ar cuveni să mai relevăm că pilotul sportiv dinamovist Traian Dimitrescu-Popa (brevetat și parașutist în anul 1936, împreună cu promoția lui Ionel Fernic, **„parașutistul romantic"**, și el pilot sportiv), totalizînd, pînă la Eliberare, 360 de salturi, performanță care îl situa printre parașutiștii cu cele mai multe salturi din lume, a reușit să stabilească, la 8 mai 1951, — stimulat de noile condiții asigurate aviației sportive din țara noastră, și bine pregătit de lt. colonelul Theodor Negulici, care a prins aripi multor promoții din aviația tineretului — noul record al României, la înălțime, cu parașuta, sărind de la 7 150 m, record care se menține de 18 ani pe tabelul performanțelor românești în vigoare.

★

La popasuri sărbătorești ca cele ale ZILEI AVIAȚIEI incursiunile în trecutul sportului văzduhului sînt deopotrivă de educative și pline de nobile îndemnuri.

Să dăm înaintașilor prețuirea meritată și să pornim mereu la alte încercări cutezătoare, încercări menite să ridice nivelul sporturilor aviatice ale Republicii Socialiste România.

V. FIROIU

SĂPTĂMÎNA VIITOARE PE ECRANE